

EVALUASI TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PEDESAAN KABUPATEN MAGELANG (Studi Kasus)

Sudarno¹, Zulvikaz Pradana Atmaja², Muhammad Amin³
Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Tidar,
Jl. Kapten Suparman 39 Potrobangsari, Magelang Utara, Magelang, Jawa Tengah 56116
Corresponding Author : zulvikazpradana@gmail.com

ABSTRAK

Kondisi transportasi di Kabupaten Magelang dalam hal angkutan umum pedesaan menurut masyarakat masih mengalami beberapa kendala, seperti lamanya menunggu angkutan pedesaan dan jam operasi untuk masyarakat berpindah tempat. Dengan demikian maka tujuan penelitian ini adalah mengevaluasi transportasi angkutan umum pedesaan di Kabupaten Magelang. Metode yang digunakan dalam evaluasi ini yaitu dengan metode analisis deskriptif dan metode departemen perhubungan 2002, yang akan menghasilkan gambaran tingkat pelayanan menurut pengguna angkutan umum pedesaan dan biaya langsung dan tidak langsung yang berdasar pada BOK (Biaya Operasional Kendaraan). Dari hasil penelitian didapatkan pengguna angkutan umum pedesaan yang melakukan perjalanan paling banyak berkisar antara 10 – 20 tahun dengan mayoritas anak sekolah dengan tujuan paling banyak ke rumah yang berjumlah 41 orang (41%). Tingkat pelayanan angkutan berdasarkan survei masyarakat terbilang memuaskan (85%) dan BOK setiap angkutan juga sudah mendapat keuntungan dari tarif yang berlaku, namun saat ini waktu dan jangkauan wilayah operasi angkutan masih menjadi keluhan masyarakat. Serta banyaknya kepemilikan moda lain seperti sepeda motor juga berpengaruh terhadap menurunnya minat pengguna angkutan umum pedesaan.

Kata kunci : angkutan umum pedesaan, analisa deskriptif, biaya operasional kendaraan (BOK)

ABSTRACT

The transportation in magelang with in terms of rural transport according to the community is still experiencing problems, like long waiting for public transport in rural areas and hours of surgery for the migrating. They say so the purpose of this is to evaluate peneitian public transportation in magelang with rural. Methods used in the evaluation is descriptive method by method of analysis and department of transportation 2002, that will produce an image of level of service according to public transport users the countryside and the cost of direct and indirect costs which is based on BOK. The research found public transport users in rural areas travel most ranging from 10-20 years by a majority of school children with the aim of most home totaling 41 % (41 people). The survey is based on public transport service (satisfying 85 %) and bok all container trucks had also profit from the prevailing, but the time and coverage of operational region of transport is still a community complaints. As well as many other modes of motorcycle ownership has also led to a fall in interest rural transport users.

Keyword: public transportation, deskriptif analysis , BOK

PENDAHULUAN

Transportasi yang berarti kegiatan memindahkan atau mengangkut barang atau manusia dari suatu tempat menuju ke tempat lain, kegiatan memindah atau mengangkut tersebut juga berhubungan dengan mobilitas, tidak mudahnya mobilitas masa maupun barang dapat menjadi penghambat bagi laju perekonomian, oleh karena itu sarana prasarana transportasi harus baik guna

mendorong pembangunan ekonomi (Ashfiak, 2018).

Sedangkan angkutan umum merupakan setiap kendaraan bermotor yang dapat digunakan oleh umum dengan dipungut biaya atau tarif. Kendaraan umum tersebut dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar. Mobil penumpang yang digunakan untuk mengangkut barang atau

orang disebut mobil penumpang umum (MPU). Moda ini biasa memiliki trayek atau dapat disebut lintasan kendaraan umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal (Febrianto dkk, 2017).

Kondisi transportasi di Kabupaten Magelang dalam hal angkutan umum pedesaan menurut masyarakat masih mengalami beberapa kendala. Kendala-kendala tersebut berada di Kecamatan Candimulyo, Kecamatan Kajoran, Kecamatan Bandongan, Kecamatan Sawangan. Dalam wawancara kepada warga susah mencari angkutan umum pedesaan juga dikeluhkan Kepala Sekolah SMP N 2 Candimulyo Dra. Sri Rahayu mengatakan bahwa lamanya menunggu angkutan pedesaan untuk berangkat dan pulang murid. Keluhan juga datang dari masyarakat umum pada waktu sore sekitar jam 15.00-16.00 WIB guna perjalanan kembali ke rumah masing-masing.

Tujuan penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan sebagai berikut: 1) mengetahui penyebaran angkutan umum di Kabupaten Magelang sudah menjangkau semua desa-desa atau belum, 2) melakukan perhitungan Biaya Oprasional Kendaraan angkutan umum pedesaan di Kabupaten Magelang, 3) mengetahui tingkat pelayanan angkutan umum di Kabupaten Magelang.

Menurut Suthanaya dan Putra (2013), salah satu upaya dalam penanganan permasalahan tersebut yaitu salah satunya dengan menyediakan angkutan antar jemput anak sekolah. Dengan adanya angkutan sekolah, bagi yang tidak mempunyai kendaraan pribadi dapat memanfaatkannya untuk bepergian ke sekolah. Penggunaan angkutan sekolah juga dapat mengurangi jumlah penggunaan kendaraan pribadi sehingga dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan keselamatan lalu lintas. Namun di Kabupaten Magelang masih sedikit pihak sekolah yang menyediakan jasa layanan angkutan sekolah.

METODE

Penelitian ini dilakukan di wilayah administratif Kabupaten Magelang dan berada dalam lingkup 4 wilayah kecamatan, Kec. Bandongan, Kec. Candimulyo, Kec. Kajoran, Kec. Sawangan.

Tahapan-tahapan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penetapan waktu, lokasi penelitian, jenis dan sumber data, serta alat yang digunakan.
2. Pengumpulan data primer dari hasil survei di lapangan dengan proses:
 - a. Pengumpulan data kinerja dan persepsi pengguna angkutan umum dengan cara membagikan kuesioner kepada responden.
 - b. Pengumpulan data dengan cara membagikan kuesioner kepada operator angkutan umum.
3. Pengumpulan data sekunder, seperti data angkutan pedesaan, data kependudukan, dan data perbengkalan.
4. Analisis data menggunakan metode analisis deskriptif dan metode departemen perhubungan tahun 2002.

Data yang terkumpul melalui olah data maupun kuesioner dianalisis dengan menggunakan metode analisis deskriptif dan metode analisis departemen perhubungan tahun 2002. Data tersebut digunakan sebagai alat untuk mengukur kinerja pelayanan, persepsi, dan kendala angkutan umum pedesaan agar dapat memperoleh gambaran kondisi menurut pengguna angkutan umum pedesaan di Kabupaten Magelang dan gambaran tarif angkutan umum pedesaan dengan menghitung BOK. Dari hasil analisis data tersebut penulis berkeinginan mencari pembandingan guna mengetahui persoalan angkades, dengan melakukan tambahan survei tentang kepemilikan sepeda motor beserta persepsinya. Berikut persepsi dan alasan masyarakat tentang moda transportasi sepeda motor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Dalam pengamatan selama 16-17 Oktober 2019 penulis dapat melihat sejauh mana rute yang dilalui oleh angkutan

tersebut, berdasarkan lokasi yang telah dijadikan tempat penelitian oleh penulis.

Data pengamatan ini dapat dilihat pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Data Angkutan Pedesaan Tahun 2016

Kecamatan	Trayek	Jumlah (angkutan)	Jarak (km)
Bandongan	Bandongan-Windusai-Semen PP	33	18
Candimulyo	Sorobayan-Candimulyo-Petung-Krakah-Pologan PP	29	13
Kajoran	Kaliangkrik-Kajoran-Krasak-Salaman-Nusupan-Betung Kalipucung PP	20	17
Sawangan	Sawangan-Bojong-Keprekan-Muntilan-Japunan-Caruban PP	22	17

Analisis Penyebaran Angkutan di Tinjau dari Trayek

Tabel 4.2 Analisis Penyebaran Angkutan

Kecamatan	Tr (jam)	Vo (km/jam)	Vc (km/jam)
Bandongan	1,83	24	48
Candimulyo	1,67	19,5	39
Kajoran	1,83	22,66	45,33
Sawangan	2,3	17	34

Analisis Tarif Berdasarkan BOK

Tabel 4.3 Analisis Tarif Berdasarkan BOK

Komponen Biaya	Satuan	Bandongan	Candimulyo	Kajoran	Sawangan
1. Karakteristik kendaraan					
Tipe		Sedang	Sedang	Sedang	Sedang
Jenis pelayanan		Angkudes	Angkudes	Angkudes	Angkudes
Kapasitas penumpang	Orang	11	11	11	11
Kapasitas bahan bakar	Liter	35	35	35	35
Kapasitas oli mesin	Liter	4	4	4	4
Kapasitas oli garden	Liter	1,5	1,5	1,5	1,5
Kapasitas oli transmisi	Liter	1,5	1,5	1,5	1,5
2. Produksi per angkot					
Km-tempuh/rit	Km-tempuh/rit	36	26	34	34
Frekuensi/hari	Rit/hari	7,5	8	7,5	5,5
Km-tempuh/hari	Km-tempuh/hari	270	208	255	187
Penumpang/rit	Pnp-km	28	23	23	26
Penumpang/hari	Pnp-km	420	368	345	286
Hari Operasi	hari	30	30	30	30
Jarak tempuh/bulan	km	8.100	6.204	7.650	5.610
Penumpang/bulan	Orang	12.600	11.040	10.350	8.580
Jarak tempuh/tahun	km	97.200	74.880	91.800	67.320
Penumpang/tahun	Orang	151.200	132.480	124.200	102.960

Lanjutan Tabel 4.3 Analisis Tarif Berdasarkan BOK

3. Biaya Per angkot-km					
a. Biaya Langsung					
Harga Kendaraan	Rp	50.000.000	60.000.000	70.000.000	50.000.000
Masa Penyusutan	Tahun	10	10	10	10
Nilai Residu	Rp	10.0000.000	12.000.000	14.000.000	10.000.000
Penyusutan/angkot-km	Rp	41,15	78,35	61	59,41
Bunga Moda/angkot-km		-	-	-	-
BBM/angkot-km	Rp	363,23	368,79	300	327,27
Ban/angkot-km	Rp	162,5	162,5	162,5	162,5
Servis Kecil/angkot-km	Rp	100	100	80	90
Servis Besar/angkot-km	Rp	200	200	80	60
Cuci Angkot/angkot-km	Rp	111,11	111,11	111,11	111,11
STNK/Pajak Kendaraan/angkot-km	Rp	3,09	13,35	2,99	5,19
KIR/angkot-km	Rp	1,23	1,33	1,53	2,38
Asuransi/angkot-km	Rp	1,23	1,00	1,14	1,78
Retribusi/angkot-km	Rp	7,41	9,62	7,84	16,04
b. Biaya Tidak Langsung					
Biaya Pengelolaan	Rp	9.900.000	4.350.000	1.400.000	3.300.000
Biaya Pegawai Selain Awak Kendaraan	Rp	18.000.000	18.750.000	18.000.000	21.600.000
Biaya tidak langsung per angkot/tahun	Rp	845.455	646.551,72	970.000	1.131.818
Biaya tidak langsung/angkot-km	Rp	8,70	8,63	211,33	16,81
Biaya per penumpang	Rp	4284,36	3726,97	5023,84	5067,19

Pembahasan

Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Pedesaan

Tabel 4.4 Penumpang Menurut Umur Dan Tujuan Perjalanan

Perjalanan	Usian (tahun)					Jumlah (orang)	Presentase (%)
	(10-20)	(21-30)	(31-40)	(41-50)	(51-60)		
Kantor	0	0	0	2	1	3	3
Pasar	2	1	3	5	2	13	13
Sekolah	19	0	2	0	3	24	24
Rumah	16	5	4	5	11	41	41
Lain-lain	0	4	9	3	3	19	19
Total						100	100

Tabel 4.5 Penumpang Menurut Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah (orang)	% (orang)
1	Karyawan	14	14
2	Umum	49	49
3	Pelajar	37	37
	Jumlah	100	100

Persepsi Masyarakat Terhadap Angkutan Umum

Tabel 4.6 Persepsi Masyarakat Terhadap Angkutan Umum

Keterangan	Jumlah (orang)	% (orang)
1. Alasan Pengguna Angkutan Umum		
Mudah didapat	31	31
Ongkos lebih murah	40	40
Tidak ada yang lain	22	22
Lebih cepat	7	7
Jumlah	100	100
2. Persepsi Terhadap Kecepatan Angkutan Umum		
Cepat	9	9
Sedang	80	80
Lambat	11	11
Jumlah	100	100
3. Persepsi Terhadap Ongkos Perjalanan Angkutan Umum		
Rendah	51	51
Sedang	49	49
Tinggi	0	0
Jumlah	100	100
4. Persepsi Terhadap Kenyamanan Angkutan Umum		
Nyaman	90	90
Tidak nyaman	10	10
Jumlah	100	100
5. Persepsi Terhadap Keamanan Angkutan Umum		
Aman	57	57
Cukup Aman	42	42
Tidak Aman	1	1
Jumlah	100	100
6. Persepsi Terhadap Tingkat Keselamatan Angkutan Umum		
Memuaskan	50	50
Cukup memuaskan	45	45
Tidak memuaskan	5	5
Jumlah	100	100
7. Persepsi Terhadap Layanan Angkutan Umum		
Memuaskan	85	85

Lanjutan Tabel 4.6 Persepsi Masyarakat Terhadap Angkutan Umum

Kurang memuaskan	15	15
Jumlah	100	100
8. Alasan Jika Angkutan Umum Memuaskan		
Tarif/ongkos murah	67	67
Nyaman karena tempat duduk dan sirkulasi udaranya baik	33	33
Jumlah	100	100
9. Alasan Jika Angkutan Umum Kurang Memuaskan		
Angkutan umum tidak melalui/menjangkau ke semua daerah	55	55
Jadwal operasi angkutan tidak benar/sesuai	45	45
Jumlah	100	100
10. Harapan Masyarakat Terhadap Pemerintah		
Agar pemerintah bersikap tegas terhadap angkutan umum pedesaan mengenai trayek yang ditetapkan	28	28
Agar angkutan dapat beroperasi pada jam-jam bekerja	54	54
Agar angkutan umum dapat bertambah jam operasi sampai malam	18	18
Jumlah	100	100

Persepsi Masyarakat Terhadap Sepeda Motor

Tabel 4.7 Persepsi Masyarakat Terhadap Sepeda Motor

Keterangan	Jumlah (orang)	% (orang)
1. Pengalaman Tentang Menggunakan Angkutan Umum/Sepeda Motor		
Ya, kedua-duanya pernah	80	80
Tidak kedua-duannya/salah satunya	20	20
Jumlah	100	100
2. Moda Transportasi Yang Sering Digunakan Masyarakat		
Angkutan umum pedesaan	76	76
Sepeda motor	24	24
Jumlah	100	100
3. Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor Dalam Satu Keluarga/Rumah		
1 (satu sepeda motor)	43	43
2 (dua sepeda motor)	38	38
3 (tiga sepeda motor)	14	14
Lebih dari 3 sepeda motor	5	5
Jumlah	100	100
4. Alasan Masyarakat Menggunakan Sepeda Motor		
Lebih cepat	76	76
Mudah didapat	14	14
Ongkos lebih murah	10	10
Tidak ada yang lain	0	0
Jumlah	100	100
5. Persepsi Terhadap Kecepatan Moda Sepeda Motor		
Cepat	64	64
Sedang	36	36
Lambat	0	0

Lanjutan Tabel 4.7 Persepsi Masyarakat Terhadap Sepeda Motor

Jumlah	100	100
6. Persepsi Terhadap Ongkos Jalan Menggunakan Sepeda Motor		
Rendah	30	30
Sedang	61	61
Tinggi	9	9
Jumlah	100	100
7. Persepsi Terhadap Kenyamanan Moda Transportasi Sepeda Motor		
Nyaman	98	98
Tidak nyaman	2	2
Jumlah	100	100
8. Persepsi Terhadap Keamanan Moda Transportasi Sepeda Motor		
Aman	17	17
Cukup aman	82	82
Tidak aman	1	1
Jumlah	100	100
9. Persepsi Terhadap Keselamatan Moda Transportasi Sepeda Motor		
Memuaskan	21	21
Cukup memuaskan	78	78
Tidak memuaskan	1	1
Jumlah	100	100
10. Alasan Jika Moda Transportasi Sepeda Motor Memuaskan		
Tarif/ongkos murah	21	21
Nyaman karena waktu akan lebih efisien	79	79
Jumlah	100	100
11. Alasan Jika Moda Transportasi Sepeda Motor Kurang Memuaskan		
Batas penggunaan umur	15	15
Jumlah tempat duduk untuk pengguna	85	85
Jumlah	100	100

Tarif Yang Dikeluarkan Berdasarkan BOK (Biaya Operasional Kendaraan)

Tabel 4.7 Tarif Berdasar Perhitungan BOK Dan Tarif Yang Berlaku

Kecamatan	Nilai Tarif Berdasar BOK	Tarif Yang Berlaku	
		Pelajar	Umum
Bandongan	Rp 4.284,36	Rp 2.000,-	Rp 6.000,-
Candimulyo	Rp 3.726,97	Rp 2.000,-	Rp 6.000,-
Kajoran	Rp 5023,84	Rp 2.000,-	Rp 6.000,-
Sawangan	Rp 5.067,19	Rp 2.000,-	Rp 6.000,-

Berdasar dari hasil olah data BOK besar keuntungan angkutan sebagai berikut:

1. Kec. Bandongan dengan besaran biaya Rp 4.284,36 mendapat keuntungan 28,59% dari tarif yang berlaku.
2. Kec. Candimulyo dengan besaran biaya Rp 3.726,97 mendapat keuntungan

37,88% dari tarif yang berlaku.

3. Kec. Kajoran dengan besaran biaya Rp 5023,84 mendapat keuntungan 16,27% dari tarif yang berlaku.
4. Kec. Sawangan dengan besaran biaya Rp 5.067,19 mendapat keuntungan 15,55% dari tarif yang berlaku.

KESIMPULAN

1. Penyebaran trayek angkutan umum pedesaan di Kabupaten Magelang dalam studi kasus penelitian kurang mencakup semua wilayah, beberapa kecamatan juga mengalami beberapa kendala-kendala seperti; belum dapat menjangkau semua wilayah desa-desa pada studi kasus penelitian, pergerakan angkutan yang sering tidak sesuai trayek yang terdata membuat pengguna harus melanjutkan perjalanan dengan moda lainnya.
2. Berdasar perhitungan BOK angkutan sudah mendapatkan untung, namun besarnya biaya operasional dari tiap kecamatan berbeda, oleh karena itu besarnya keuntungan yang didapat tiap sopir juga berbeda.
3. Berdasar tingkat pelayanan angkutan umum pedesaan terhadap pengguna

dapat diketahui bahwa angkutan sudah memuaskan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] A, Ashfiak. 'Merosotnya Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Lamongan Pada Tahun 1994-2017', e-Journal Pendidikan Sejarah, Volume 6, No. 2, Juli 2018.
- [2] W, H, Febrianto, S, Putro, dan Hariyanto, 'Trayek Angkutan Umum Untuk Mengoptimalkan Interaksi Desa Kota di Kabupaten Boyolali', ISSN 2252-6285, 2017.
- [3] P, A, Suthanaya dan N, T, Putra, 'Analisis Kelayakan Finansial Pengoperasian Angkutan Sekolah Di Kota Denpasar (Studi Kasus Sekolah Raj Yamuna) (030T)', Konferensi Nasional Teknik Sipil 7 (KoNTekS 7), 2017.